

WRZESIEŃ 2014

MUZEUM OBRONY WYBRZEŻA W HELU

WIADOMOŚCI MUZEALNE #13



Nowa armata w naszych zbiorach

Dzięki życzliwości Stoczni Marynarki Wojennej S.A. - zakładu przemysłowego w stanie upadłości likwidacyjnej mieszczącego się w Porcie Gdynia nasze Muzeum Obrony Wybrzeża Stowarzyszenia "Przyjaciele Helu" wzbogaciło się 11 IX 2014 r. o zakupione w cenie złomu cenne eksponaty.

Dwa kolejne transporty przywiozły do nas sporo ciekawych eksponatów do naszego skansenu.



Najciekawszy z nich, to podwójnie sprzężona automatyczna uniwersalna armata morska kalibru 30 mm - AK-230, (jedna z najpopularniejszych armat tej klasy na świecie!), która po niezbędnej konserwacji będzie wystawiona na specjalnej, nietypowej podstawie technicznej, umieszczonej na kołach i przeznaczonej do lądowych strzelań testowych z działa AK-230.



W ten sposób został zachowany dla potomnych kolejny zabytek militarny odchodzącej powoli w przeszłość klasycznej artylerii okrętowej.

Ponadto naszą kolekcję wzbogacili: mina morska typu OS, pływaki trału kontaktowego, antena radaru artyleryjskiego i inne.

Zagadki baterii Schleswig-Holstein w Helu

Bateria Schleswig-Holstein była wybudowana w 1941 r. w Helu jako pierwsza z trzech największych niemieckich baterii artylerii nadbrzeżnej kalibru 406 mm.

Budowa tej monstrualnej baterii była pewnego rodzaju eksperymentem budowlanym – ze względu na piaszczysty teren półwyspu i bardzo niewielką wysokość nad poziomem morza zaprojektowano budowę trzech stanowisk artyleryjskich w dość nietypowej, jednopoziomowej wersji (typ S70/90 – (?)brak źródła co do typu stanowiska).

Stanowiska baterii 406 mm budowane później w Norwegii i we Francji czerpały już z helskich doświadczeń, ale po pierwsze to temat na odrębne, obszerne opracowanie, a po drugie tamte stanowiska budowano w zupełnie innych warunkach terenowych.

Dziś chcę tylko wstępnie omówić sprawę wielkich, żelbetowych „kolumnad” zbudowanych przed każdym z helskich stanowisk, będących podstawami pod suwnice montażowe dla ważącego ponad 400 ton działa 406 mm. Rolą tych suwnic była także wymiana lufy po jej zużyciu balistycznym.



Suwnica nad zmontowanym działem 406mm

Wszystkie trzy działa zmontowano na helskich stanowiskach i wszystkie trzy oddały strzały próbne, po czym w 1942 r. nastąpił ich demontaż i transport do Francji, gdzie zamontowano je jako baterię Lindemann.

Podstawy suwnic sprawdziły się więc zarówno w czasie montażu, jak i demontażu.



Stanowisko B1 z centralnie umieszczonym kozłem oporowym

Suwnice na stanowiskach B1 „Anton” i B2 „Bruno” zbudowano według identycznych planów – dwa rzędy żelbetowych filarów pionowych wylanych wraz z poziomą (także żelbetową) belką łączącą (szerokość ok. 80 cm, wysokość ok. 120 cm), po której jeździła suwnica.

W każdym rzędzie jest 10 filarów. Są to na zmianę filary o przekroju kwadratowym (ok. 60 x 60 cm) i filary z jednym bokiem skośnym, stanowiącym wspornik poprzeczny (wymiar przy podstawie ok. 150 x 60, przy belce górnej ok. 80 x 60 cm).



Stanowisko B1 wspornik poprzeczny

Warto podkreślić, dlaczego rozmiary podane wyżej są tylko przybliżone – poszczególne filary nie są identyczne i widać, że deskowania pod te elementy nie były wymiarowane zbyt precyzyjnie.

Dodatkowo między dwoma filarami na środku „kolumnady” wylano żelbetową ramę, służącą jako usztywnienie wzdłużne oraz dodatkowy, wyższy od filarów wsporczych, filar do usztywnienia poprzecznego całej suwnicy od wewnątrz.



Stanowisko B1 usztywnienie wzdluzne

Pomiędzy filary suwnicy była doprowadzona jedna, normalnotorowa, linia kolejowa, która umożliwia rozładunek elementów działa i wieży armatniej 406 mm bezpośrednio z wagonów i podawanie tych elementów suwnicą prosto na miejsce montażu.

Przez wiele lat wydawało się, że nie zachowały się żadne pozostałości tych torów kolejowych. W 2014 roku przy pracach przygotowujących teren otaczający stanowisko B1 „Anton” pod ogródek botaniczny okazało się, że pod ścianą działobitni zachował się centralnie umieszczony kozioł oporowy linii normalnotorowej – do którego prowadzą zachowane pod asfaltem szyny.



Stanowisko B1 kolejowy kozioł oporowy

Koziół wraz z bezpośrednio przylegającym fragmentem szyn był zasypany dużymi blokami granitu, co miało wzmacniać węższą w tym miejscu płytę przeciwdetonacyjną (nie dopuszczającą do wybuchu pocisków czy bomb pod samym fundamentem stanowiska) samego stanowiska artyleryjskiego.



Stanowisko B1 wykopane bloki granitu, pod którymi był ukryty koziół

Odkryty fragment został zrekonstruowany i zakonserwowany i stanowi dużej klasy pamiątkę historyczną z okresu budowy tej baterii.



Na podstawie doświadczeń z budowy stanowisk B1 i B2 zmodyfikowano projekt stanowiska B3 „Caesar”.

Kolumnady wspierające suwnicę na tym stanowisku nie są połączone poziomą belką – zamiast niej montowano w razie potrzeby poziomą konstrukcję stalową po której jeździła suwnica.

Stanowisko B3 kolumny wspierające suwnicę

Kolumn w rzędzie jest tu tylko 8 i są one dużo potężniejsze niż na pozostałych stanowiskach – wymiary filara wzdłuż to ok. 200 cm, a wszerz ok. 110 cm. Nie ma tu także ramy usztywniającej wzdłużnie, tę rolę pełni dodatkowy filar usztywniający poprzecznie który ma nieco inną konstrukcję niż na pozostałych stanowiskach i wymiary: wzdłuż ok.250 cm i wszerz ok.72 cm. Filar ten jest także wyższy od pozostałych filarów wsporczych.



Stanowisko B3 filar usztywniający

Baterie 406 budowane później – we Francji i w Norwegii miały tory suwnic umieszczone na nieco tylko wystających ponad poziom gruntu niewielkich, betonowych fundamentach, na których montowano kratownicowe wsporniki, które podpięrały tory suwnicy.



Stanowisko baterii Lindemann we Francji – suwnica montażowa w trakcie montażu wążcej 160 ton lufy

Powyższa informacja jest zaledwie zasygnalizowaniem problemu modyfikacji konstrukcyjnych kolejno budowanych stanowisk dział 406 mm i wymaga z pewnością fachowego, architektonicznego opracowania.

Zaobserwowane przez nas istotne różnice dotyczą także wewnętrznych rozmiarów poszczególnych stanowisk i wyraźnie wskazują na korzystanie z doświadczeń eksploatacji wcześniejszych budowli.

Może ten temat zainteresuje w przyszłości jakiś student architektury, może stanie się ciekawym tematem pracy magisterskiej?

[Władysław Szarski]

Jak doniosła ostatnio polska prasa - Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku poinformowało o zakończonej sukcesem akcji wydobywania z dna Bałtyku niemal kompletnego wraku samolotu Douglas A-20 odnalezionego w okolicach Rozewia.

Lekkie bombowce Douglas-Havoc A-20 były pod koniec wojny przekazywane przez USA Związkowi Radzieckiemu w ramach akcji Land-Lease.



Fragmenty wraku takiego samolotu znalezione w helskich piaskach są ozdobą jednej z naszych ekspozycji. Na naszej wystawie prezentujemy zachowaną goleń jednego z kół tego samolotu, oponę z dętką oraz fragmenty blach poszycia z widoczną do dziś czerwoną gwiazdą.